



FUNDACIÓN MAPFRE

ANÁLISIS EVOLUTIVO DE LA
SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL
(2003-2012) - Resumen ejecutivo

Área de Prevención y Seguridad Vial

Análisis evolutivo de la siniestralidad
laboral vial (2003-2012)
Resumen ejecutivo

Fecha

Septiembre 2015

Fotografía: <http://www.thinkstockphotos.es/>

Maquetación: Pilar Prieto

© FUNDACIÓN MAPFRE, Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral (AEPSAL), 2014.

AEPSAL es una Asociación sin ánimo de lucro, inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con el número 586.157, de la Sección 1 Grupo 1

Los contenidos de este informe se pueden utilizar, citando su fuente del siguiente modo:

“Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial (2003 - 2012). © FUNDACIÓN MAPFRE y Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral, 2014.

Equipo

Equipo de trabajo en FUNDACIÓN MAPFRE

Dr. Jesús Monclús González
D. Jorge Ortega Pérez

FUNDACIÓN MAPFRE
<http://www.fundacionmapfre.org>
Paseo Recoletos, 23. 28004 Madrid.

FUNDACIÓN MAPFRE

Equipo de trabajo en AEPSAL

D. Josep Orrit Virós
Daniel Jerez Torns

Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral
- AEPSAL
Ronda S. Pere, 40 4 - 1. 8010 Barcelona.



Contenido

1. METODOLOGÍA	7
2. DATOS GLOBALES	9
3. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR GRAVEDAD	10
4. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR SEXO	12
5. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR GRUPO DE EDAD	13
6. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR NACIONALIDADES	14
7. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR SECTOR PRODUCTIVO	16
8. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR SITUACIÓN PROFESIONAL. SECTOR PÚBLICO Y SECTOR PRIVADO	17
9. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR TIPO DE CONTRATO	18
10. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR DÍA DE LA SEMANA	19
11. DISTRIBUCIÓN DE LOS ALV POR HORA DEL DÍA	20
12. ALV EN JORNADA. DISTRIBUCIÓN POR HORA DE LA JORNADA LABORAL	21
13. ACCIDENTES <i>IN ITINERE</i> , ¿AL IR O AL VOLVER DEL TRABAJO?	22
14. PERFIL DEL ACCIDENTE LABORAL VIAL	23
15. CONCLUSIONES	24

1. Metodología

La importancia de los accidentes laborales viales (ALV) reside en que representan más del 20% del total de accidentes con baja laboral, el 33% de los accidentes graves y el 50% de los accidentes mortales, de 2003 a 2012.

En este estudio se presentan una serie de novedades que quieren contribuir a una mejor comprensión de los ALV. Son las siguientes.

Definición de accidente laboral vial

En este estudio se incluyen todos los desplazamientos realizados fuera del centro de trabajo por motivos laborales, tratando por separado por una parte los que se realizan a la ida y a la vuelta al centro de trabajo (*in itinere*) y los que se realizan durante la jornada laboral (en jornada), y por otra parte separando los accidentes que son de tráfico y los que no lo son. De esta forma se obtienen cuatro tipos de accidente laboral vial que son, por orden del número de accidentes registrados, los siguientes:

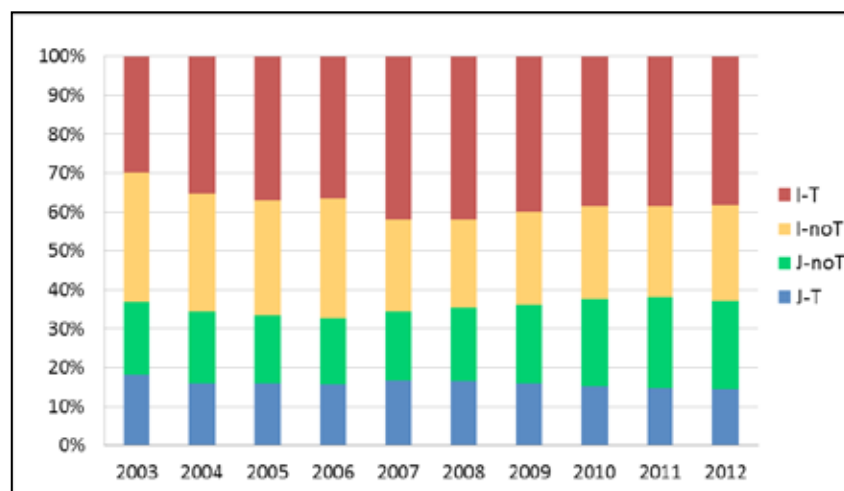
- Accidentes laborales *in itinere* de tráfico (I-T), Por ejemplo: Accidente de tráfico o atropello de un peatón en el trayecto al trabajo.

- Accidentes laborales *in itinere* que no son de tráfico (I-noT). Por ejemplo: Caída en las escaleras del metro, al dirigirse al trabajo.
- Accidentes laborales viales en jornada que no son de tráfico (J-noT). Por ejemplo: Caída en las escaleras del metro en un desplazamiento dentro de la jornada laboral.
- Accidentes laborales en jornada de tráfico (J-T). por ejemplo: accidente de tráfico de un camiónero conduciendo su camión dentro de su jornada laboral.

Debemos mencionar que los accidentes laborales viales en jornada que no son de tráfico (J-noT) han sido olvidados habitualmente en los estudios sobre accidentes laborales viales, a pesar de sus elevados registros y de que la movilidad durante la jornada sin vehículo forma parte de los Planes de movilidad y seguridad vial.

La importancia de cada tipo de ALV se muestra en el gráfico siguiente:

Gráfico 7. Distribución de los ALV por tipo de accidente, 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual.



Periodo del estudio

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

La segunda cuestión consiste en definir el periodo del estudio. Se ha elegido el periodo de 2003 a 2012 por varias razones.

- Incluye los cinco años de crecimiento económico sostenido anteriores al inicio de la crisis económica y los cinco años siguientes de recesión.
- Este periodo permite analizar el efecto de la evolución de la economía en los ALV.
- La población ocupada en 2003 era prácticamente la misma que en 2012, por lo que la reducción de accidentes en el periodo no se ve influenciada por la evolución de la población ocupada y refleja tanto las campañas preventivas de los organismos oficiales (INSHT, DGT, autoridades laborales de las CCAA, etc.) como de las entidades privadas (Fundación Mapfre, AEPSAL, etc.).

Fuente de datos de los accidentes laborales viales

Para los ALV se ha escogido la base de datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social (MEYSS) frente a la Dirección General de Tráfico (DGT) debido, entre otras razones, a que incluye los accidentes laborales viales que no son de tráfico.

Fuente de datos de la población ocupada

Para la población ocupada se ha elegido la Encuesta de población activa del Instituto Nacional de Estadística de España (INE) frente a población afiliada a la Seguridad Social porque su metodología es más estable al analizar un periodo tan largo, al no verse influenciada por cambios en los datos obtenidos debidos a cambios en los criterios de cómputo en la población afiliada en la Seguridad

Social.

Entre estos cambios podemos citar la regularización de inmigrantes ilegales de 2005, que aumentó en más 600.000 los afiliados, y el cambio de criterio de 2012 sobre el cómputo de los afiliados del sector agrario, que deja de contabilizar a los que se encuentran en situación de inactividad, aproximadamente la mitad del total.

Variables estudiadas

En el estudio se han seleccionado las siguientes variables: gravedad, sexo, grupos de edad, nacionalidades, sector económico, situación profesional, asalariados por tipo de contrato, día de la semana, hora del día y hora de la jornada laboral.

También se ha cruzado la gravedad de los ALV con algunas de estas variables, en concreto con el sexo, los grupos de edad, la nacionalidad, el sector económico y el día de la semana.

De todas estas variables y cruces de variables se contabilizan los datos absolutos de los cuatro tipos de ALV y la tasa de incidencia, calculada respecto a la media anual de la población ocupada (número de accidentes por 100.000 ocupados). En este resumen ejecutivo nos referiremos de forma casi exclusiva a la tasa de incidencia.

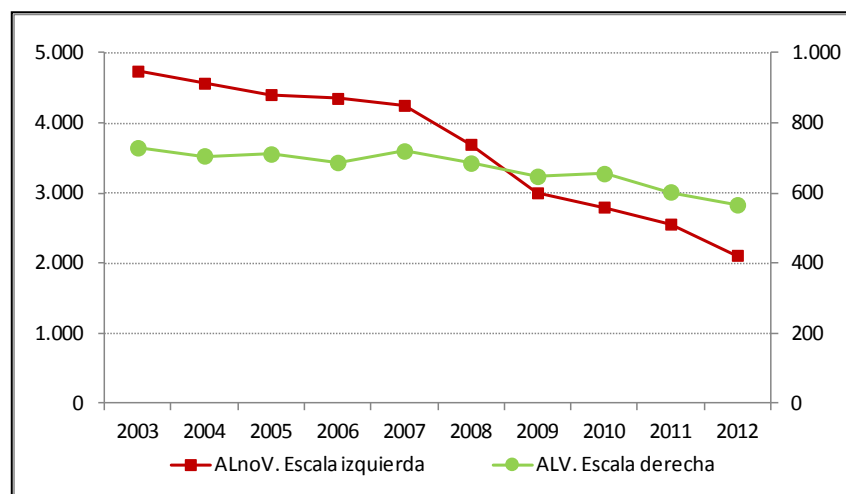
Asimismo, cuando ha sido posible, se han expuesto las interpretaciones e hipótesis más plausibles sobre las diferencias y fenómenos observados en los análisis.

2. Datos globales

La tasa de incidencia de los accidentes laborales disminuye en todo el periodo estudiado, pero de forma distinta para los ALV y para los accidentes laborales que no

son viales (ALnoV), tanto en época de crecimiento como en época de recesión. En ambas, la disminución de los ALV es mucho menor.

Gráfico 3. Accidentes laborales viales (ALV) y no viales (ALnoV), 2003-2012. Tasa de incidencia.

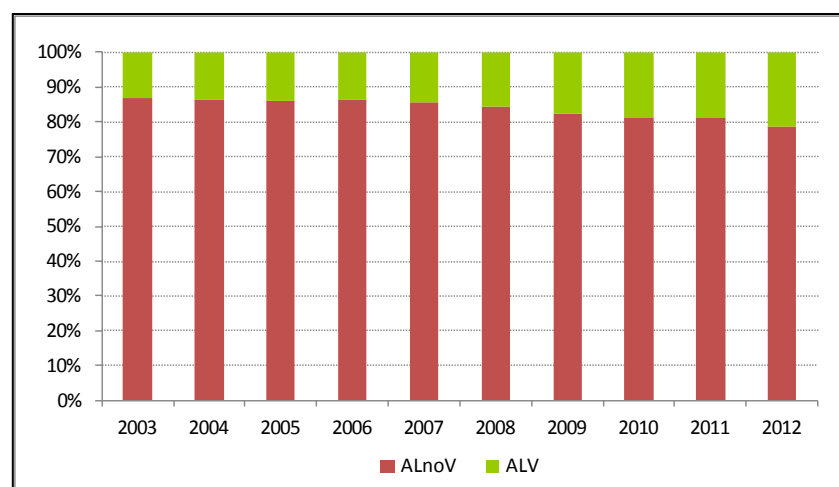


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Esta distinta evolución genera una importancia cada vez mayor de los ALV, que en el total de accidentes laborales

asciende del 13,3% en 2003 al 21,2% en 2012.

Gráfico 4. Accidentes laborales no viales (ALnoV) y accidentes laborales viales (ALV). 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual.



Fuente: MEYSS y elaboración propia

3. Distribución de los ALV por gravedad

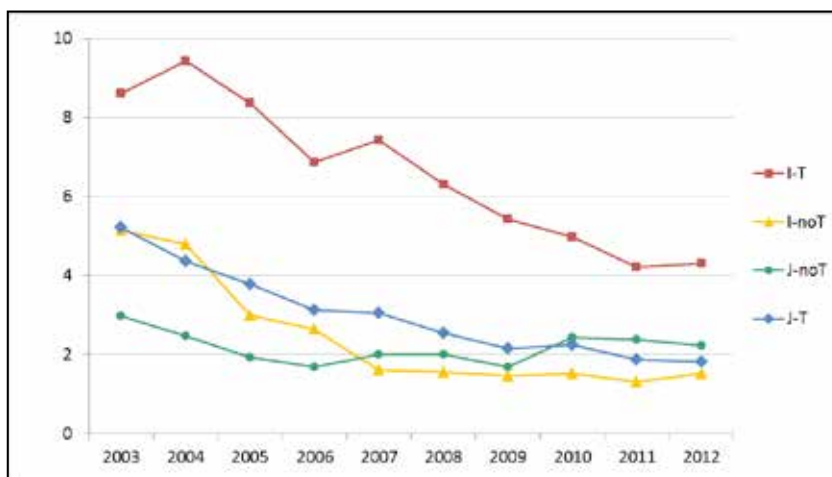
Cómo es lógico, el uso de vehículos para realizar desplazamientos genera mayor gravedad en los accidentes. Por ello, entre los accidentes graves y mortales destacan los accidentes de tráfico, y entre éstos los *in itinere* (I-T), que ascienden a más del doble de los ocurridos en jornada (J-T), en el total del periodo.

Los accidentes graves y mortales de tráfico descienden de forma más que notable en estos diez años. En el gráfico 10 vemos que los I-T graves descienden un 50,1% y los J-T un 65,1%. Los mortales descienden un 68,3% y un 63,7%, respectivamente.

En cambio, los accidentes en jornada que no son de tráfico (J-noT) descienden de forma clara sólo hasta 2006, siguen sin cambios hasta 2009 y aumentan desde 2010 superando a los de tráfico en jornada (J-T) en los accidentes graves (1.289 frente a 1.085) y equiparándose con ellos en los mortales. (268 frente a 271).

Distinto camino siguen los accidentes *in itinere* que no son de tráfico (I-noT). Son los segundos ALV más numerosos, pero disminuyen su importancia conforme aumenta su gravedad, de forma que tanto en los accidentes graves como en los mortales registran las tasas más bajas de accidentabilidad desde 2007.

Gráfico 10. Accidentes laborales viales graves, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Los ALV mortales registran una evolución parecida a los graves. Descienden de forma notable los de tráfico, un 68,5% *in itinere* y un 62,2% en jornada.

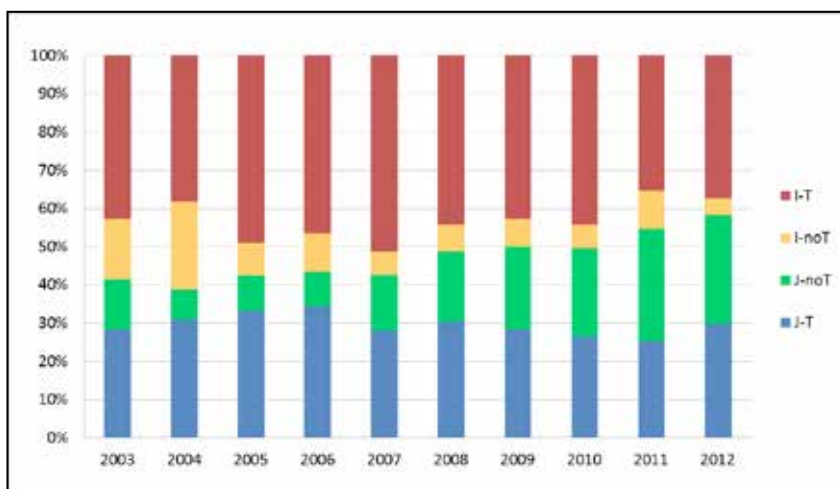
Los I-noT mortales todavía disminuyen más, un 89,8%. Disminución similar a la que hemos visto en los accidentes graves.

En cambio, los J-noT sólo descienden hasta 2006 y aumentan en los años posteriores para volver a cifras de

2003, lo que hace que su evolución deba considerarse como lateral.

En el gráfico 13 reproducimos los porcentajes que cada tipo de ALV representan sobre el total, para destacar la cada vez mayor importancia de los J-noT, que pasan del 10,6% de ALV mortales en la media de los cinco años de crecimiento al 23,4% en los cinco de recesión. En los últimos tres años se equiparan a los J-T.

Gráfico 13. Accidentes laborales viales mortales, 2003-2012. En porcentaje.



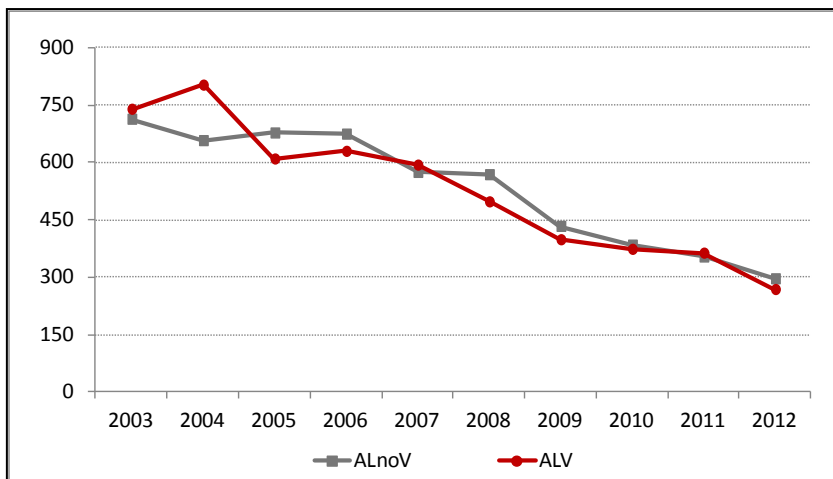
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Accidentes mortales. Los viales frente a los no viales.

En relación con los accidentes mortales, interesa destacar la evolución paralela que han seguido los accidentes laborales viales con los no viales. En el total

del periodo, los ALV representan el 49,7% del total de accidentes mortales, es decir, prácticamente el mismo número (50,3%) que el resto de accidentes mortales.

Gráfico 14. Accidentes laborales mortales, viales y no viales, 2003-2012. Valores absolutos.



Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Recordar que esta similitud sólo se da en los accidentes mortales, y de ahí la importancia de los ALV ya que,

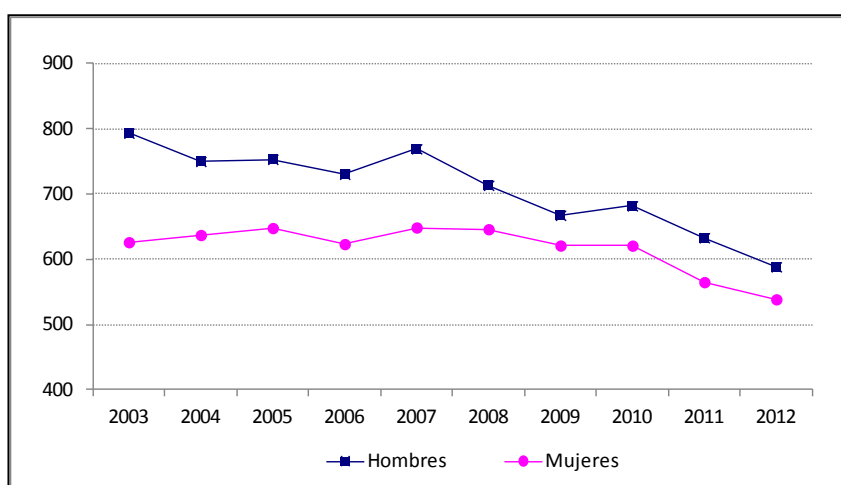
como hemos visto en el gráfico 4, el total de ALV ronda el 20% del total de accidentes laborales.

4. Distribución de los ALV por sexo

Las mujeres se accidentan menos que los hombres, aunque esta diferencia se ha ido reduciendo notablemente en los últimos años. En la media de

los últimos cinco años los hombres se accidentan un 9,8% más que las mujeres, cuando en 2003 se accidentaban un 26,7% más.

Gráfico 18. Distribución de los ALV por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Análisis por sexo y tipo de ALV

Las mujeres se accidentan más *in itinere*. En los de tráfico (I-T) de forma similar en los años de crecimiento y un 17,2% más de media en los años de recesión. Pero sobre todo las mujeres se accidentan más que los hombres en los accidentes *in itinere* que no son de tráfico (I-noT), un 43,4% más en los años de crecimiento, y un 100,6%, es decir, más del doble, en los años de recesión. Esta última diferencia es muy elevada y merecería un estudio en profundidad sobre sus causas.

Los hombres se accidentan más en los ALV durante la jornada, tanto en los de tráfico como en los que no son de tráfico. Pero debemos tener en cuenta que existe una mayor presencia de los hombres en las profesiones que requieren desplazamientos fuera del trabajo, sobre todo en los sectores de reparto y distribución de mercancías y del transporte, tanto de mercancías como de viajeros. Este hecho de virtuales tasas de incidencia, que deberían calcularse sobre la distribución por sexos que realmente realiza desplazamientos en jornada y no sobre el total de población ocupada.

Análisis por sexo, gravedad y tipo de ALV

Respecto a la gravedad sólo consideramos los ALV *in itinere*, por el motivo expuesto en el párrafo anterior. Los hombres registran tasas de gravedad más elevadas, en los I-T, el doble en los graves y más del triple en los mortales, en la media de todos los años. En cambio, las mujeres se accidentan más en los I-T leves a partir de 2007, una media del 19,8% más en el periodo de recesión.

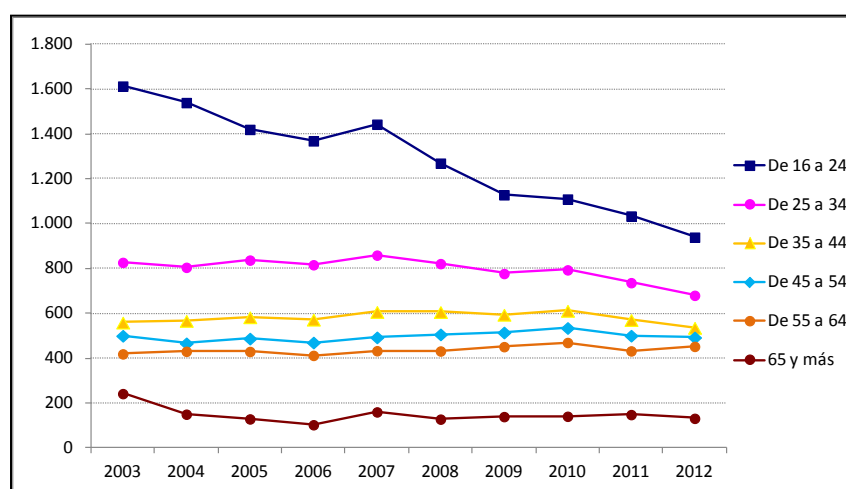
Respecto a los I-noT, las mujeres se accidentan un 64,5% más en los leves, en el conjunto del periodo, porcentaje que supera el 100% en los años de recesión. En los graves, las mujeres se accidentan más a partir de 2007, un 44,4% más que los hombres, aunque este porcentaje que debe tomarse con precaución, ya que al calcularse sobre tasas inferiores a 2 accidentes graves por cada 100.000 personas ocupadas, las diferencias pequeñas se magnifican. Los I-noT mortales registran tasas muy bajas tanto para hombres como para mujeres, por lo que sería poco fiable su estudio estadístico.

5. Distribución de los ALV por grupos de edad

En el conjunto del periodo, a mayor edad corresponde menor accidentabilidad. Sin embargo, sólo disminuye

la accidentabilidad de forma clara en los menores de 35 años.

Gráfico 27. Distribución de los ALV por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Análisis por grupo de edad y tipo de ALV

En el análisis por tipo de ALV incluimos en un solo grupo a los mayores de 55 años, ya que los mayores de 65 registran un número de accidentes demasiado bajo para su tratamiento estadístico.

En los accidentes de tráfico *in itinere* (I-T) se registran valores parecidos a los registros globales, correspondiendo también mayor accidentabilidad a menor edad, correspondencia que también se observa en los accidentes de tráfico en jornada (J-T). Éstos registran unas tasas inferiores a la mitad de los I-T.

En los accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT) disminuyen todos los grupos de edad excepto los mayores de 55 años, que se sitúan como el grupo con la tasa de incidencia más elevada en 2012, al aumentarla un 5,8% en el periodo. Su elevada tasa de I-noT (190) es superior a la de los I-T (93), circunstancia que se produce sólo en este grupo de edad.

Análisis por grupo de edad, gravedad y tipo de ALV

En relación con la gravedad de los accidentes, destaca el grupo de 55 y más años, que registra las tasas más altas en 2012 en dos de los cuatro tipos de ALV graves y en tres de los mortales. En concreto, este grupo de mayor edad registra las tasas más elevadas de I-noT y J-noT graves y de I-T, J-noT y J-T mortales. Pero ello podemos afirmar que los mayores de 55 años son los que presentan menos accidentes en total, pero sus accidentes son los que revisten mayor gravedad.

En los ALV graves, los menores de 24 años son los que registran más accidentes de tráfico y los mayores de 55 los que no son de tráfico. En ambos casos, tanto *in itinere* como en jornada.

En los ALV mortales destaca el grupo de mayor edad, que ocupa el primer lugar entre los cuatro ALV (I-T, J-T y J-noT) y el segundo en los *in itinere* no de tráfico (I-noT), superados por el grupo de edad inmediatamente inferior, los ocupados de 45 a 54 años.

6. Distribución de los ALV por nacionalidades

En la distribución por nacionalidades en el periodo estudiado no se computa el año 2003 debido al elevado número de accidentes de ese año en los que no consta la nacionalidad.

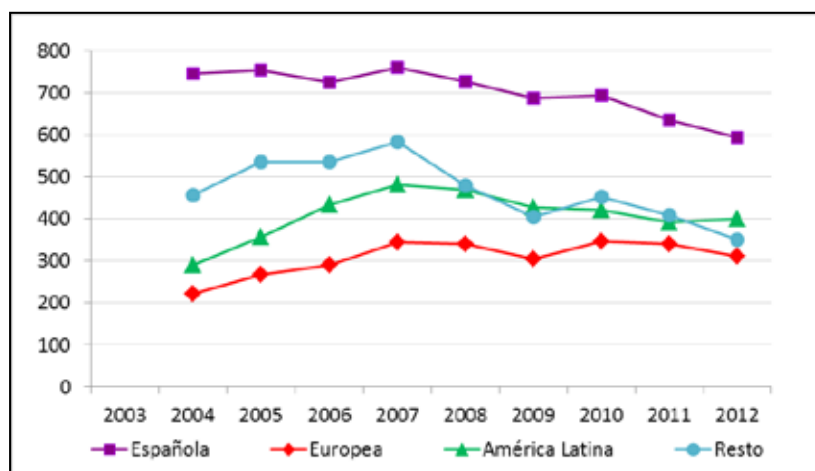
La tasa de incidencia indica que los españoles se accidentan casi el doble que los extranjeros. Su accidentabilidad se mantiene estable en años de crecimiento y disminuyen en años de recesión. En total su tasa disminuye un 20,3%.

Los ciudadanos del resto de Europa, excluida España, y de América Latina son los que más aumentan su

accidentabilidad en los años de crecimiento (55,4% y 66,3%) y los que menos la disminuyen durante la crisis económica (9,8% y 17,1%). Por ello, en el conjunto del periodo aumentan su accidentabilidad de forma considerable, el 40,1% y el 37,8% respectivamente.

Los ocupados del resto del Mundo y apátridas son los que menos aumentan su accidentabilidad en los años de crecimiento (28,0%), excepto los españoles, y los que más la disminuyen en los años de recesión (39,9%). En conjunto son los que más la disminuyen en el conjunto del periodo (23,0%).

Gráfico 38.2. Distribución de los ALV por nacionalidades, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Análisis por nacionalidades y tipo de ALV

Por tipo de ALV, los I-T son, como en todas las variables, los más numerosos. La tasa más elevada en 2012 la registran los ocupados españoles con 225, seguidos de los ocupados del resto del Mundo y apátridas con 168. En éstos, los ALV se concentran en los I-T, que registran cerca de la mitad del total de sus ALV desde 2007 [6.020 frente a 12.392].

Entre los otros tipos de ALV destacan los ciudadanos

de Europa en los J-noT, de 2009 a 2012, años en que su tasa de incidencia (100) se sitúa muy cercana a los I-T (122).

Entre los ocupados de América Latina destacan los I-noT, que registran una tasa media de 132 de 2006 a 2012, cercana a la de los I-T (161). Esta tasa en los I-noT supone casi el doble de la de los otros grupos de trabajadores extranjeros.

Análisis por nacionalidades, gravedad y tipo de ALV

En relación con la gravedad de los accidentes, destacan por una parte los ciudadanos de América Latina, que registran menores tasas de ALV graves y mortales que el resto de nacionalidades, desde 2007 de los ALV graves y desde 2010 de los ALV mortales. Por el contrario, presentan la segunda tasa más alta en los accidentes leves, después de los españoles. Ello se debe a su elevada tasa de I-noT, ya que este tipo de ALV registra

una menor gravedad, ya sus bajas tasas de accidentes en jornada.

En sentido contrario destacan los ocupados del resto de Europa, excluida España, en los accidentes de tráfico en jornada mortales, tanto I-T como J-T, en que registran una tasa de incidencia de 1,23 en el conjunto de los diez años, más del doble de la media de las demás nacionalidades, que es de 0,51.

7. Distribución de los ALV por sector productivo

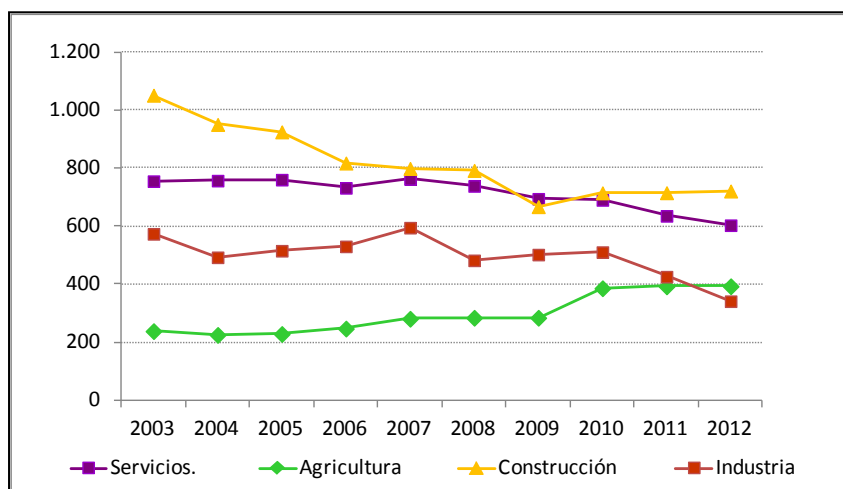
Sólo dos de los cuatro sectores productivos siguen el cambio de tendencia de la economía en la evolución de la accidentabilidad de los ALV. Son el sector servicios y el sector industria, que aumentan ligeramente hasta 2007 (1,0% y 3,7%) y disminuyen después (20,9% y 42,6%) para totalizar una disminución del 20,1% y 40,5% respectivamente. A destacar la importante disminución de la tasa de incidencia del sector industria.

El sector construcción disminuye de forma más o menos constante hasta 2009, hecho que debe atribuirse a haber sido el sector de actuación preferente para las

autoridades laborales debido a su elevada siniestralidad. Sin embargo aumenta en los tres últimos años para volver a situarse como el sector de mayor tasa de incidencia. En conjunto su disminución es del 31,4%. Es el sector que presenta mayor accidentabilidad en 9 de los 10 años del estudio.

Encambio, el sector primario (agricultura, ganadería, pesca, y silvicultura) aumenta su accidentabilidad en todo el periodo, y de forma más acentuada en los últimos tres años. En total aumenta un 64,9%, una cifra muy a tener en cuenta.

Gráfico 49. Distribución de los ALV por sector productivo. 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Análisis por sector productivo y tipo de ALV

Por tipo de ALV destacan los J-noT en el sector primario y en el sector de la construcción por su tendencia al alza desde 2006, superando a los I-T desde 2010, periodo en que presentan tasas de 212 y 315 accidentes por cada 100.000 ocupados, respectivamente, frente a las tasas de 120 y de 245 de los I-T, que como hemos visto es el tipo de ALV con registros más elevados en la mayoría de variables. Destacar que sólo en tres variables del estudio los J-noT superan a los I-T. La segunda en el punto siguiente, y la tercera en los asalariados del sector público, más adelante.

Análisis por sector productivo, gravedad y tipo de ALV

Por sector productivo y gravedad, en los últimos años las tasas de incidencia más altas de accidentes graves y mortales se registran en los sectores primario y construcción, y también en los J-noT. En los graves, sus tasas medias de 2009 a 2012 son de 6,78 y 5,86, respectivamente, frente a una media de 1,51 de los otros dos sectores. En los ALV mortales y en el mismo periodo, los J-noT en el sector primario registran una tasa de 2,12 y en el sector construcción de 1,26, siendo la tasa media de los otros dos sectores de 0,29.

8. Distribución de los ALV por situación profesional. Sector público y sector privado

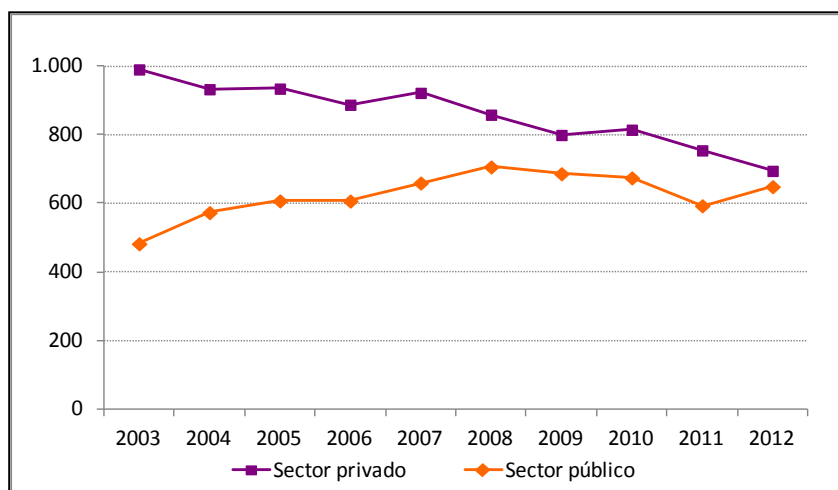
En el sector privado se registran tasas de incidencia más elevadas de ALV que en el sector público, tasas que descienden en todo el periodo, en mayor medida desde el inicio de la recesión económica, como en la mayoría de variables.

En cambio, en el sector público la accidentabilidad aumenta hasta 2008 y no disminuye de forma clara en los años posteriores. Por ello la tendencia en los diez años

analizados de los dos sectores es a aproximarse, siendo la diferencia mínima en 2012.

Debemos mencionar que aunque los ocupados del sector privado sean entre cuatro (2012) y ocho (2003) veces más numerosos que los ocupados del sector público, ello no tiene relación con la evolución de la tasa de incidencia.

Gráfico 56. Distribución de los accidentes laborales viales (ALV) de asalariados por situación profesional, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Análisis por sector productivo y tipo de ALV

Por tipo de ALV, la diferencia entre los dos sectores se acentúa en los I-T, en los que el sector privado registra una tasa mucho más elevada en todos los años del estudio. En 2012, el año que se registra la menor diferencia, el sector privado registra una tasa de incidencia (285) superior en un 67,8% a la del sector público (170).

En esta diferencia puede haber influido la implantación de la flexibilidad recuperable en el horario de los ocupados en el sector público, que en el sector privado sólo se

ha producido en grandes empresas y en años posteriores. Las bajas tasas de los I-T del sector público resultan similares a las de los I-noT y los J-noT, e incluso inferiores en 2012. Es el único caso en todas las variables de este estudio en que los I-T registran una tasa de incidencia inferior a otros dos tipos de ALV.

Las elevadas tasas de los J-noT del sector público son superiores al sector privado desde 2006, 180 frente a 147 de media, siendo el único tipo de ALV en que el sector público presenta registros más elevados que el sector privado.

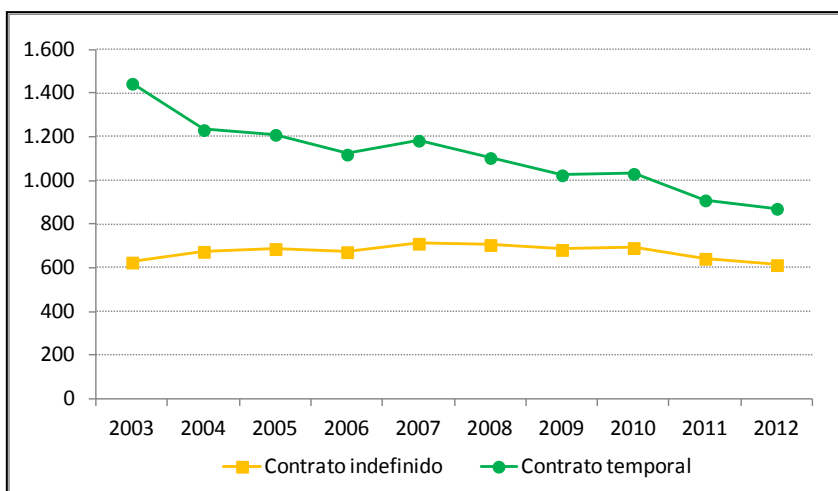
9. Distribución de los ALV por tipo de contrato

Por tipo de contrato laboral, los ocupados con contrato indefinido tienen tasas de incidencia considerablemente menores que los ocupados con contrato temporal. La diferencia se reduce conforme avanza el periodo analizado, por el descenso constante de la accidentabilidad de los ocupados con contrato temporal, del 39,6% en el periodo, mientras que los ocupados con contrato indefinido muestran una evolución lateral con una disminución mínima del 1,9% en su

tasa de incidencia. La diferencia se reduce de un 131% de 2003 a un 42% en 2012, cifra todavía elevada.

Como en la variable anterior, también debemos mencionar que los ocupados con contrato indefinido son más numerosos que los ocupados con contrato temporal, disminuyendo de 3,2 veces en 2003 a 2,1 veces en 2012.

Gráfico 67. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Análisis por tipo de contrato y tipo de ALV

Por tipo de ALV, la diferencia se concentra en los I-T, aunque también sus tasas de incidencia tienden a aproximarse con el paso de los años. En los tres últimos años del periodo los trabajadores con contrato temporal se accidentan un 74,8% más que los que tienen contrato indefinido, un porcentaje muy elevado.

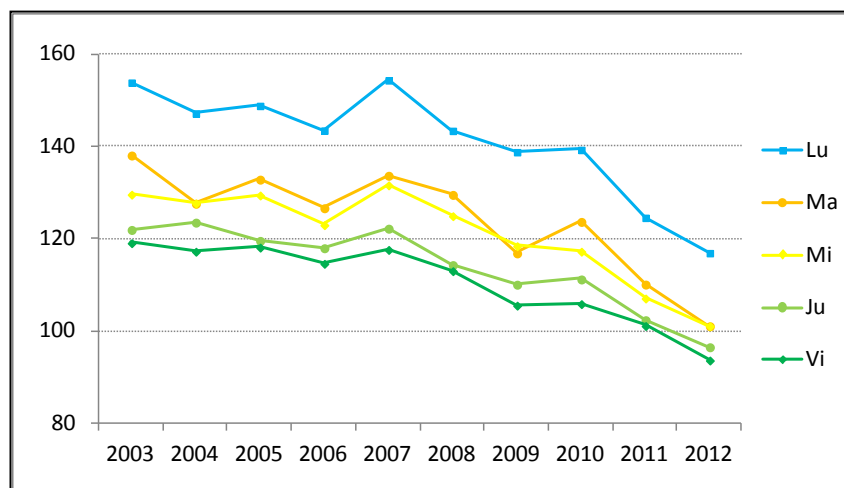
En los otros tres tipos de ALV las diferencias en la accidentabilidad son considerablemente menores, aunque siempre superiores para los ocupados con contrato temporal.

10. Distribución de los ALV por día de la semana

Conforme avanza la semana, cada día se producen menos ALV. Se pueden establecer cuatro grupos: los lunes, en que se registran el 21,1% del total de ALV, los martes y miércoles, con una media del 18,3%, los jueves

y viernes, del 16,8% y los sábados y domingos, en que se registra un número considerablemente menor de ALV, con una media del 4,4%.

Gráfico 76.1. Accidentes laborales viales, distribución por día de la semana, de lunes a viernes, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Por tipo de ALV, gravedad y día de la semana, destacan los I-noT leves en lunes, en que se registran un 23,4% del

total de los accidentes laborales viales leves.

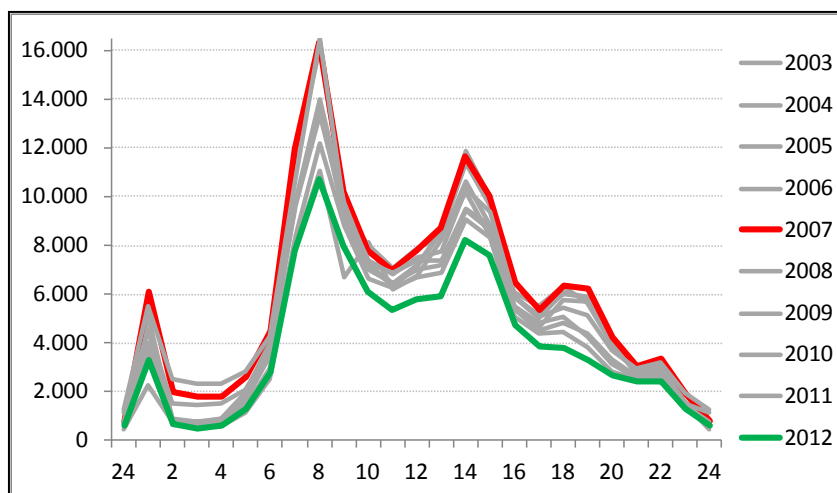
11. Distribución de los ALV por hora del día

En función de la hora del día, se producen más accidentes al inicio y final de la jornada laboral, debido a que los accidentes in itinere son considerablemente superiores a los accidentes en jornada. (64,5% frente al 35,5%). Destacan los accidentes al inicio de la jornada, debido a que las jornadas laborales en España

empiezan mayoritariamente entre las 6 y las 9 horas, y en cambio finalizan de forma más espaciada, entre las 13 y las 20 horas.

En el gráfico se destacan los años 2007 y 2012, los que registran el volumen más alto y más bajo de ALV.

Gráfico 81. Distribución de los ALV por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

No se aprecian diferencias significativas entre los cuatro tipos de accidente laboral vial en la distribución por

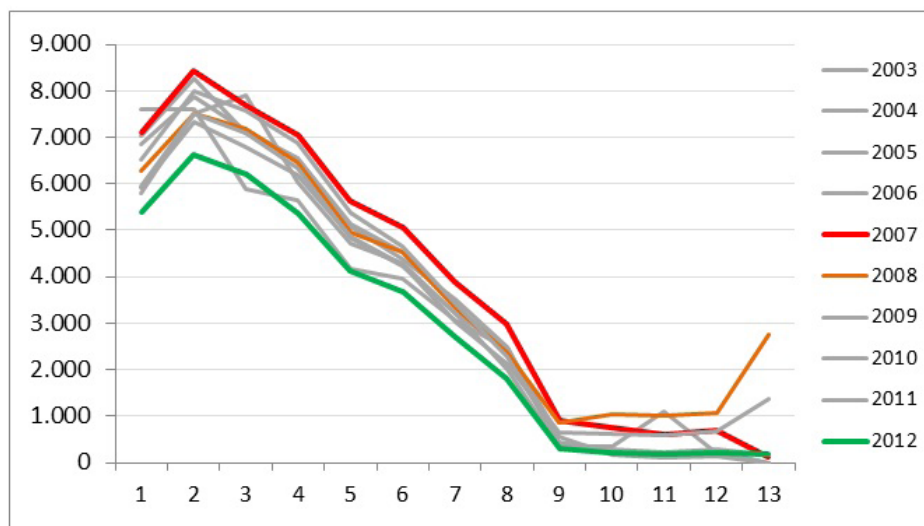
hora del día.

12. ALV en jornada. Distribución por hora de la jornada laboral

El 61,6% de los ALV se producen en las cuatro primeras horas de la jornada laboral, siendo la segunda hora aquella en que se registran más accidentes. Después de finalizar las ocho horas de la jornada, se registra tan sólo un 5,0% del total de accidentes laborales viales.

No se aprecian diferencias significativas entre los distintos tipos de accidente laboral vial en jornada, en la distribución por hora de la jornada laboral.

Gráfico 84. Distribución de los ALV en jornada por hora de la jornada laboral, 2003-2012. Valores absolutos



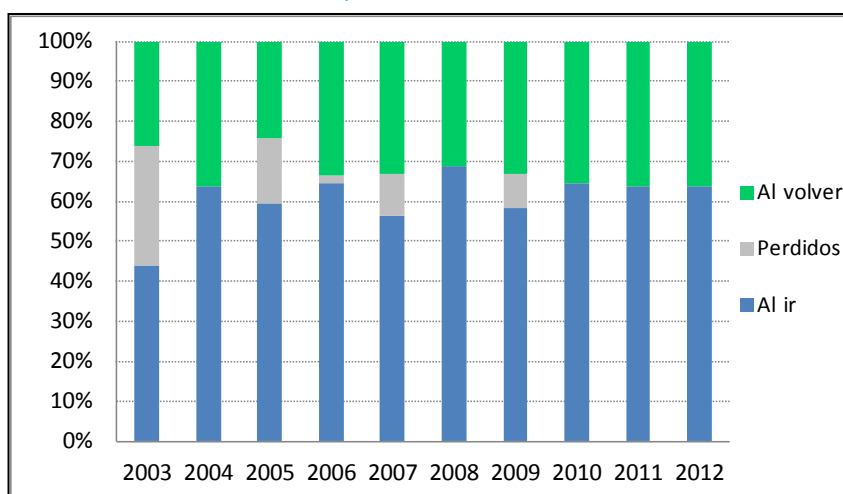
Fuente: MEYSS y elaboración propia

13. Accidentes *in itinere*, ¿al ir o al volver del trabajo?

En los accidentes *in itinere*, se registran más del doble a la ida al trabajo (67,4%) que al regreso (32,6%). Es un dato a tener muy en cuenta.

En el gráfico se incluyen los casos perdidos, accidentes laborales viales de los que no consta si se produjeron a la ida o a la vuelta del trabajo.

Gráfico 86. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por la ida y la vuelta del trabajo, 2003-2012. Porcentaje de los valores absolutos.

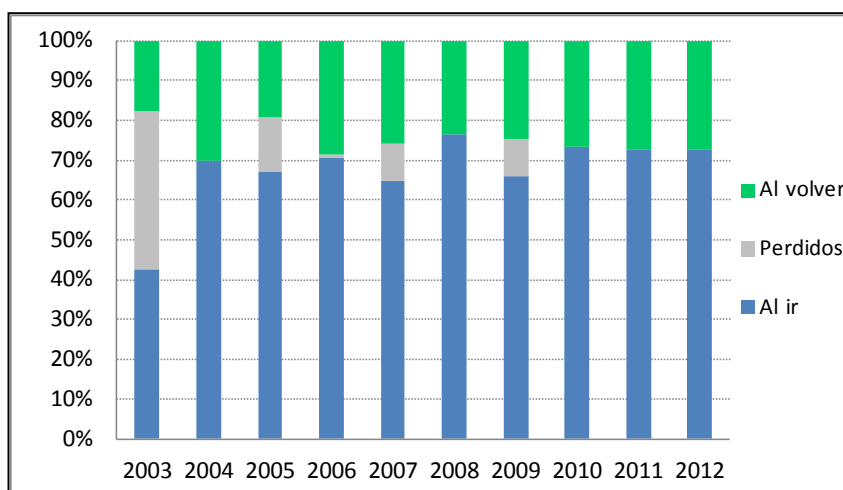


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Por tipo de ALV y en los últimos tres años, en los que no se registran casos perdidos, los I-T a la ida representan el 64,0% del total, frente al 36,0% de los accidentes a la vuelta del trabajo.

En los I-noT aumenta el porcentaje de accidentes a la ida hasta el 72,8%, lo que supone cerca de tres de cada cuatro accidentes laborales viales.

Gráfico 87. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por la ida y la vuelta del trabajo, 2003-2012. Porcentaje de los valores absolutos.



Fuente: MEYSS y elaboración propia

14. Perfil del accidente laboral vial

Es difícil establecer un perfil del accidente laboral vial que abarque las trece variables estudiadas y que no sea demasiado generalista. Sin embargo, proponemos dos a continuación que se obtienen de aquellas variables en que existe un perfil más claro. Son los siguientes:

- Hombre español, accidente de tráfico *in itinere* (I-T), del sector de la construcción.
- Mujer española, accidente *in itinere* de tráfico (I-noT), del sector servicios.
- En ambos casos trabajan en el sector privado, tienen entre 25 y 54 años, el accidente es de carácter leve y se produce durante la ida al trabajo, probablemente en lunes.

15. Conclusiones

1. Conclusiones globales

- Los accidentes laborales viales (ALV) disminuyen en menor medida que los accidentes laborales no viales (ALnoV) en el periodo de 2003 a 2012, por lo que cada vez adquieren más relevancia. En 2012 representan el 21,2% del total de accidentes laborales.
- Los accidentes laborales viales registran mayor gravedad que los no viales. Los ALV mortales registran la mitad de los accidentes mortales de 2003 a 2012 (49,7%). Los ALV graves descienden menos que los ALnoV y en los últimos tres años suponen más de un tercio del total de los accidentes laborales graves (34,6%).
- Los accidentes de tráfico (*in itinere*, I-T, y en jornada, J-T) aumentan hasta 2007 y disminuyen de 2007 a 2012, mientras que los accidentes que no son de tráfico (*in itinere*, I-noT y en jornada, J-noT) siguen evoluciones distintas a las de los ciclos económicos.
- Los accidentes de tráfico *in itinere* son los que registran el mayor volumen y aumentan o disminuyen de forma mucho más elevada que el aumento o disminución de la población ocupada. Su tasa de incidencia al final del periodo estudiado es la misma que en su inicio, como también lo es la población ocupada. Registran el 38,1% del total de ALV en 2012.
- Los accidentes *in itinere* no de tráfico registran el mayor descenso en los años 2003-2012, del 41,5%, aunque siguen siendo el segundo tipo de ALV con mayor accidentabilidad. Registran el 24,7% del total de ALV en 2012.
- Los accidentes viales en jornada que no son de tráfico se mantienen estables en estos años, en que disminuyen un 5,9%. Esta mínima disminución hace que adquieran mayor relevancia. Registran el 22,7% del total de ALV en 2012.
- Los accidentes de tráfico en jornada son los que registran el menor número de accidentes y los

que más disminuyen en este periodo, un 37,7%. Registran tan sólo el 14,4% del total de ALV en 2012.

- Los accidentes de tráfico *in itinere* graves registran una tasa de incidencia que dobla a la del resto de ALV graves en 2012, año en que la diferencia entre uno y otros es menor.
- Las tasas de accidentes mortales de los cuatro tipos de ALV disminuyen a lo largo del periodo hasta alcanzar valores similares en 2012, excepto la de los accidentes *in itinere* no de tráfico, que es notablemente inferior.

2. Conclusiones de la distribución por sexos

- Con el paso de los años, las mujeres tienden a equipararse con los hombres en los ALV, ascendiendo de un porcentaje del total de accidentes del 44,1% en 2003, al 47,8% en 2012.
- Las mujeres sufren más accidentes *in itinere* que los hombres. En los de tráfico un 17,2% más del I-T a partir de 2007, y en los no de tráfico, el doble en el mismo periodo y un 64,5% más en los 10 años del estudio.
- En los accidentes en jornada los hombres registran tasas más elevadas. Registran unas tasas superiores en un 70,1% en los J-noT y del 74,5% en los J-T. Estos porcentajes se deben tomar con precaución, ya que los hombres realizan más desplazamientos en jornada y las tasas de incidencia se calculan sobre el total de población ocupada.
- En los I-T, los hombres se accidentan el doble en los graves y más del triple en los mortales, en la media de todos los años.
- Las mujeres sólo sufren accidentes más graves en los *in itinere* no de tráfico graves, en los que su tasa de incidencia a partir de 2007 es superior a la de los hombres en un 44,4%.

3. Conclusiones de la distribución por edad

- A mayor edad, menor accidentabilidad vial. Los menores de 24 años doblan la media del resto de la población en todos los años de este estudio. En el otro extremo, los mayores de 65 se accidentan menos de una cuarta parte de los ocupados de 25 a 64 años.
- En los accidentes *in itinere*, la tasa de incidencia de los I-T aumenta en todos los tramos de edad, excepto en los menores de 24 años, mientras que la tasa de los I-noT disminuye en todos los tramos de edad, excepto en los mayores de 54 años.
- La tasa de los J-noT disminuye en los ocupados de hasta 34 años y aumenta en los de 35 en adelante.
- Los mayores de 55 años, aunque registran las tasas más bajas en el total de accidentes, son los que sufren accidentes de mayor gravedad. En concreto, este grupo de mayor edad registra las tasas más elevadas en los accidentes graves que no son de tráfico (I-noT y J-noT) y en tres de los cuatro tipos de ALV mortales (I-T, J-noT y J-T)
- En los ALV graves, el grupo de edad que registra el mayor número de accidentes de tráfico son los menores de 24 años, tanto *in itinere* como en jornada.
- En los ALV mortales destacan las personas de mayor edad. El único tipo de ALV en que los mayores de 55 años no registran la mayor tasa de incidencia son los *in itinere* de tráfico (I-noT), en que ocupan el segundo lugar, superados por el grupo de edad inmediatamente inferior, los ocupados de 45 a 54 años.

4. Conclusiones de la distribución por nacionalidad

- Por nacionalidades, los españoles son los que sufren más accidentes. A partir de 2009 casi duplican la tasa de incidencia del resto de nacionalidades.
- Los ciudadanos del resto de Europa, excluida España, y de América Latina aumentan su accidentabilidad de forma notable en los años de crecimiento (55,4% y 66,3%) y la disminuyen por debajo de la media durante la crisis económica (9,8% y 17,1%). Por ello, en el conjunto del periodo aumen-

tan su accidentabilidad de forma considerable, el 40,1% y el 37,8% respectivamente.

- Los ocupados del resto del Mundo y apátridas son los que menos aumentan su accidentabilidad en los años de crecimiento (28,0%), excepto los españoles, y los que más la disminuyen en los años de recesión (39,9%). En conjunto son los que más la disminuyen en el conjunto del periodo (23,0%).
- Por tipo de ALV, en los ciudadanos de Europa, excluida España, destacan los J-noT de 2009 a 2012, años en que su tasa de incidencia (100) se sitúa muy cerca de la de los I-T (122).
- En los ciudadanos de América Latina destacan los I-noT de 2006 a 2012, años en que su tasa de incidencia media (120) se sitúa también muy cerca de la de los I-T (151).
- En los ciudadanos del resto del Mundo y apátridas los accidentes viales se concentran en los I-T, que registran cerca de la mitad del total de ALV desde 2007 (6.020 frente a 12.392).
- Entre los otros tipos destacan los ciudadanos de Europa, excluida España, en los J-noT de 2009 a 2012, años en que su tasa de incidencia (100) se sitúa muy cerca de los I-T (122).
- En relación a la gravedad, los ciudadanos de América Latina registran menores tasas de ALV graves y mortales que el resto de nacionalidades, desde 2007 de los ALV graves y desde 2010 de los ALV mortales. Por el contrario, presentan la segunda tasa más alta en los accidentes leves, después de los españoles.
- Los ocupados del resto de Europa, excluida España, registran una tasa de incidencia en los J-T mortales de más del doble de la media de las demás nacionalidades en el conjunto de los diez años. Su tasa es de 1,23 y la del resto de nacionalidades del 0,51.

5. Conclusiones de la distribución por sectores productivos

- El sector productivo que registra las mayores tasas de accidentabilidad es el de la construcción, seguido del sector servicios, el sector industria y el sector primario (agricultura, ganadería, pesca, y silvicultura). Este último aumenta de forma clara en los últimos tres años, superando la tasa

del sector industria el año 2012.

- En el sector primario destacan los J-noT que aumentan en todo el periodo y desde 2010 superan a los I-T. En estos tres años registran una tasa media de casi el doble que los I-T (212 frente a 120).
- En el sector construcción y el sector servicios las tasas más altas se registran en los I-T, con una tasa media de 245 en los últimos tres años del estudio. También destacan en el sector construcción los J-noT, que superan a los I-T con una tasa media de 315 en el mismo periodo.
- Por sector productivo y gravedad, en los últimos años las tasas de incidencia más altas de accidentes graves y mortales se registran en los sectores primario y construcción, y en los J-noT. En los graves, sus tasas medias de 2009 a 2012 son de 6,78 y 5,86, respectivamente, frente a una media de 1,51 de los otros dos sectores. En los mortales y en el mismo periodo, el sector primario registra una tasa de 2,12 y el sector construcción de 1,26, siendo la tasa media de los otros dos sectores de 0,29.
- También destacan en el sector público los I-noT, cuya tasa media de los últimos cinco años (190) supera claramente a la del sector privado (148). De hecho, los I-noT en el sector público son tan elevados que superan incluso a sus I-T (184) en estos cinco años, lo que es un dato que se aparta de lo habitual.

7. Conclusiones de la distribución por tipo de contrato laboral

- Por tipo de contrato laboral, los ocupados con contrato indefinido tienen tasas de incidencia considerablemente menores que los ocupados con contrato temporal. La diferencia se reduce en el periodo analizado por el descenso constante de la accidentabilidad de los ocupados con contrato temporal, del 39,6% en el periodo, mientras que los ocupados con contrato indefinido muestran una evolución lateral con una disminución mínima del 1,9%. En 2012 la diferencia se reduce a un 43% más de ALV en los ocupados con contrato temporal, frente al 131% de 2003.
- Por tipo de ALV, la diferencia se concentra en los I-T, cuyas tasas en 2012 son un 77,6% más elevadas en los ocupados con contrato temporal que con contrato indefinido. En los otros tres tipos de ALV las diferencias en la accidentabilidad son mínimas, aunque siempre superiores para los ocupados con contrato temporal.

6. Conclusiones de la distribución por asalariados del sector público o privado

- Por asalariados, en el sector privado se registran tasas de incidencia más elevadas de ALV que en el sector público, que descienden en todo el periodo, en mayor medida desde el inicio de la recesión económica. Encambio, en el sector público la accidentabilidad aumenta hasta 2008 y no disminuye de forma clara en los años posteriores. Por ello la tendencia en los diez años analizados es aproximarse, siendo la diferencia mínima en 2012.
- Por tipo de ALV, la diferencia entre los dos sectores se acentúa en los I-T, en los que el sector privado registra una tasa mucho más elevada en todos los años del estudio. En 2012, el año que se registra la menor diferencia, el sector privado registra una tasa de incidencia (285) superior en un 67,8% a la del sector público (170).
- En cambio, en los J-noT el sector público registra tasas de incidencia superiores al sector privado desde 2006, periodo en que registran unas tasas medias de 180 frente a 147, siendo el único tipo de ALV en que el sector público presenta registros más elevados que el sector privado.
- Conforme avanza la semana, cada día se producen menos ALV. En esta disminución progresiva se pueden establecer cuatro grupos: los lunes, en que se registran el 21,1% del total de ALV, los martes y miércoles, con una media del 18,3%, los jueves y viernes, del 16,8% y los sábados y domingos, del 4,4%
- En lunes, el tipo de ALV en que se registran más accidentes son los I-noT leves, en los que el porcentaje aumenta al 23,4%.
- En función de la hora del día, se producen más accidentes al inicio y final de la jornada laboral, debido a que los accidentes *in itinere* son considerablemente superiores a los accidentes en jornada. (64,5% frente al 35,5%).

8. Conclusiones de la distribución por día de la semana, por hora del día, por hora de la jornada y por la ida y la vuelta del trabajo

- Los ALV disminuyen conforme avanza la jornada laboral, en las cuatro primeras horas se registran el 61,6% del total de accidentes. Después de finalizar las ocho horas de la jornada, se registran sólo un 5,1% del total de accidentes.
- En los accidentes *in itinere*, se registran más del doble a la ida al trabajo (67,4%) que al regreso. La diferencia es mayor en los I-noT (72,8%) que en los I-T (64%). Estos porcentajes se registran en la media de los los tres últimos años del estudio.